

Contribución al estudio del servicio estatal de transportes en la administración romana

RAQUEL ESCUTIA-ROMERO¹

RESUMEN

El *cursus publicus* fue el sistema oficial de transportes en Roma. Con él se posibilitó la comunicación oficial, los viajes de los funcionarios y personas que viajaban en interés del Estado y el transporte de mercancías y bienes estatales como los impuestos, el oro y la plata para la acuñación de moneda o el equipamiento militar. El artículo expone el origen de este servicio oficial, las vías utilizadas, las infraestructuras (*mansiones* y *mutationes*), los animales y vehículos que a lo largo de la red se intercambiaban, la dirección y gestión del sistema, las autorizaciones para el uso del *cursus publicus* (*evectioes*), la financiación del servicio, las irregularidades y abusos del sistema y la necesaria legislación establecida para evitarlos y reprimirlos.

Palabras clave: *Cursus publicus*, Sistema oficial de transportes y comunicaciones, Administración romana, Servicio público de transporte, *mansiones* y *mutationes*.

1 Doctora en Derecho y profesora de Derecho Romano de la Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, España. Correo-e: raquel.escutia@uam.es Fecha de recepción: 25 de julio de 2016. Fecha de modificación: 29 de agosto de 2016. Fecha de aceptación: 15 de septiembre de 2016. Para citar el artículo: Escutia-Romero, R., "Contribución al estudio del servicio estatal de transportes en la Administración romana", *Revista digital de Derecho Administrativo*, n.º 17, primer semestre, Universidad Externado de Colombia, 2017, pp. 39-68. DOI: <http://dx.doi.org/10.18601/21452946.n17.05>.

Contribution to the Study of the State Transport Service in Roman Administration

ABSTRACT

The *cursus publicus* was the government transportation system in the Roman Empire. It made government communication, travel by government officials and the transport of certain State goods such as tax money, metals (gold and silver) and army equipment possible. This work seeks to illustrate the origin of this official service, the highways used, the infrastructure (*mansiones* and *mutationes*), the animals and wagons exchanged periodically along the way, the authorization for the use of *cursus publicus* administration, the extremely restricted issue of warrants for the use of the *cursus publicus* (*evectiones*), the funding of services and the irregularities and abuse of the system and the necessary legislation to avoid and condemn such acts.

Keywords: *Cursus publicus*, State Transport and Communication System, Roman Administration, Public Transport Service, Tax Money, *mansiones* and *mutationes*.

INTRODUCCIÓN

El presente artículo se enmarca dentro del estudio y reconstrucción dogmática del derecho público romano que, en palabras de mi Maestro, el profesor Antonio Fernández de Buján², no pretende reconstruir el derecho administrativo romano como un apriorismo científico por su interés histórico, sino por mostrar las conexiones entre el derecho público romano y el vigente y contribuir así a la dogmática moderna tan conveniente para el progreso de la ciencia del derecho. Se trata, en todo caso, de enlazar con la corriente historiográfica de la Escuela Histórica y con el planteamiento dogmático-conceptual del derecho público, que vaya más allá de la consideración de la historia como maestra de vida y nos permita resultar útiles, con nuestras aportaciones, a los estudiosos de las ciencias del derecho positivo, desde la convicción, en afortunada expresión de Portalis, de la consideración de la historia como física experimental de la legislación.

El tema abordado es el servicio estatal de comunicaciones y transportes, comúnmente denominado por la doctrina como *cursus publicus*, que ha sido un

2 ANTONIO FERNÁNDEZ DE BUJÁN, *Derecho público romano*, Civitas-Thomson Reuters, 19.^a ed., 2016, pp. 21 y 273; Id., "Perspectivas de estudio en temática de derecho administrativo romano surgidas a tenor del pensamiento y la obra de Giambattista Impallomeni", *Index*, 26, 1998, pp. 463 ss.

servicio, según diversos autores, malinterpretado³ y sobre todo traducido –y sigue siéndolo en algunas publicaciones– de forma confusa como “posta oficial”, “servicio postal estatal”, “posta pública” “servicio de correos” (“*servizi di posta*”, “*post office*” o “*government post*”), que si bien en origen surge como un servicio de comunicación que pudiera asemejarse a un sistema postal estatal, no abarca todo el sentido que en Roma cumplió, pues también incluyó conjuntamente todo un servicio oficial de transporte de personas y de objetos pertenecientes al Estado, tal y como lo define Humbert⁴.

Los estudios realizados sobre la materia, como afirma Di Paola⁵, parten de finales del XIX y principios del XX, siendo el primer autor en abordar el tema Ruediger⁶, en 1846; y, con las excepciones de los autores que confeccionan la voz de *cursus publicus* en las enciclopedias y diccionarios (Humbert, Seeck⁷, Bellino⁸, Leclercq⁹, Kornemann¹⁰), el “*cursus publicus*” es considerado exclusivamente como servicio postal. Será en los años treinta y cuarenta cuando Holmberg¹¹, centrado en la época tardoimperial, lo considere como un servicio de transportes y surjan estudios fundamentados no sólo en fuentes jurídicas y literarias sino también en fuentes epigráficas, como el de Pflaum¹². En los últimos años (segunda mitad del siglo XX y comienzos del XXI) nuevos testimonios epigráficos y la lectura de fuentes literarias, papiráceas, jurídicas y arqueológicas han llevado a estudios de romanistas, historiadores y arqueólogos no centrados en la parte administrativa y organizativa¹³ sino en el sistema de transportes sobre el terreno y en su vinculación con las actividades comerciales de la España

3 ANNE KOLB. “Transport and communication in the Roman State. The *cursus publicus*”, en *Travel and Geography in the Roman Empire*, ed. Colin Adams y Ray Laurence, London-New York, 2001, pp. 95 ss.

4 GUSTAVE HUMBERT, “*Cursus publicus*”, en *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines* II, Paris, 1887, pp. 1647 ss.

5 LUCIETTA DI PAOLA, *Viaggi, trasporti e istituzioni. Studi sul cursus publicus*, Di.Sc.A.M., 1999, pp. 16-18.

6 SAMUEL THEOPHILUS RUEDIGER, *De cursu publico imperii Romani*, Bresalu, 1846.

7 OTTO SEECK. “*Cursus Publicus*”, *RE* 4, 1901, pp. 1846-1863.

8 SAN BELLINO. “*Cursus Publicus*”, *Dizionario epigrafico di Antichità Romane* 2, Roma 1961, pp. 1410.

9 HEFELE LECLERCQ. “*Poste publique et privée*”, *DACL* 14, 2, 1940, pp. 1631-1642.

10 ERNEST KORNEMANN. “*Postwesen*”, *RE* 22, 1953, pp. 988-1014.

11 ERIK JOHN HOLMBERG. *Zur Geschichte des cursus publicus*, diss. Uppsala, 1933.

12 HANS-GEORG PFLAUM. “*Essai sur le cursus publicus sous le Haut-Empire Romain*”, *Mémoires de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, Paris, 1940.

13 THOMAS VON PEKARY. *Untersuchungen zu den römischen Riechstrassen*, Bonn, 1968; Pascal Stöfel. *Über die Staatspost, die Ochsenespanne und die requirierten Ochsenespanne. Eine Darstellung des römischen Postwesens auf fruid der Gesetze des Codex Theodosianus und des Codes Iustinianus*. Bern 1994; WERNER ECK. *Die Verwaltung des römischen Reiches in der hohen Kaiserzeit*, Basel/Berlin, 1998. CRISTINA CORSI. *Le strutture di servizio del Cursus Publicus in Italia: Ricerche topografiche ed evidenze archeologiche*, Oxford, 2000; “*Stazioni stradali e cursus publicus. Note di tipologie dell'insediamento lungo la viabilità romana*”, *Orizzonti* 1 (2000), pp. 243-252; ANNE KOLB. *Transport und Nachrichtenstransfer im Römischen Reich*, Berlin, 2000; Id. “*Transport and Communication in the*

meridional¹⁴, Egipto¹⁵, Galia¹⁶, Britania¹⁷, etc. De igual modo, otros autores han analizado las vinculaciones entre el *cursus* y el poder tanto central como provincial¹⁸, el uso secular del servicio por parte de los clérigos en el Imperio cristiano¹⁹ o los malos usos del mismo²⁰. En todos ellos, sin embargo, falta un trabajo de conjunto en español, trabajo al que se pretende contribuir.

1. ORÍGENES

Las primeras noticias que se tienen de un primigenio sistema de comunicaciones se remontan a época de César, de quien se sabe que, al estilo persa, estableció soldados a caballo y a determinadas distancias para facilitar la comunicación más rápida de las victorias²¹. No obstante, en época republicana se tienen ya testimonios de manifestaciones primitivas del servicio de transporte de senadores y magistrados²². Pero la creación del sistema estatal de comunicación y

Roman State: The *Cursus Publicus*", C. Adams y R. Lawrence (eds.), *Travel and Geography in the Roman Empire*, London-New York, 2001.

14 PIERRE SILLIÈRES. *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Paris, 1900.

15 ANNE KOLB, "Des *cursus publicus* in Ägypten", *Akten des 21. Intern. Papyr. Kongr. Berlin, 1995*, Stuttgart-Leipzig 1997.

16 STÉPHANE LEBECQ. "Entre Antiquité tardive e trè haut-Moyen Age: permanence et mutations des systems de communication dans la Gaule et ses marges", en *Morfologie sociali e culturali fra tarda Antichità e alto Medioevo*, *Atti Convegno*, CISAM 45, Spoleto 3-9 aprile 1997.

17 ERNEST W. BLACK. *Cursus publicus. The Infrastructure of Government in Roman Britain*, Oxford, 1995.

18 LUCIETTA DI PAOLA. *Viaggi, trasporti e istituzioni. Studi sul cursus publicus*, Di.Sc.A.M., 1999, Cap. 2.

19 LUCIETTA DI PAOLA. *Viaggi, trasporti e istituzioni. Studi sul cursus publicus*, Di.Sc.A.M., 1999. CRISTINA CORSI. "La cristianizzazione del viaggio: fonti letterarie ed archeologiche sui luoghi di sosta tra Tarda Antichità e Alto Medioevo", *Rivista di Archeologia Cristiana*, 81, 2005, p. 158.

20 MARGARITA VALLEJO GIRVÉS. "Algunas particularidades acerca del mal uso del *cursus publicus*: insignis audacia-contumacia", en *La corrupción en el mundo romano*, ed. Gonzalo Bravo y Raúl González Salinero, *Actas del IV Coloquio de la Asociación Interdisciplinar de Estudios Romanos*, Madrid, 2008 pp. 165-191.

21 *De bello civilis* 101: nisi... quidam nuntii de Caesaris victoria per dispositos equites essent allati.

22 Si bien LUCIETTA DI PAOLA "Per la storia delle *evectioes*", *Atti della Reale Accademia Peloritana dei Pericolanti*, LVI (1980), p. 85, nota 5, afirma que en la época republicana no existía un servicio postal del Estado y que las cartas y despachos oficiales eran entregados a mensajeros particulares, los *tabellarii*, conforme atestiguan las fuentes literarias (Plaut., *Mil. Glor.*, vv. 129-132; Liv, 4, 1, 6); y numerosos textos de Cicerón (*Ad Quint frat*, 2,12,3; 3, 1,23; *Ad Att*, 5,4,1; 5, 16,1; 5, 21,4; *Ad Fam*, 9,15,1, entre otros) sí que mencionan la existencia de viajes de magistrados y senadores a provincias *sumptu publico* (Cic., *Verr*, 5, 18, 45) y *sumptu socii* de Roma (Liv., 42, 1), como *legati*, y en el caso de senadores mediante la *legatio libera* (como si fuesen *legati*). Igualmente, BELÉN MALAVÉ OSUNA. "Las estaciones de servicio y el derecho urbanístico romano: establos y almacenes en la red estatal de comunicaciones y transportes", *Revista General de Derecho Romano (RGDR)*, 16 (2011), p. 16, nota 53, expone que después de la segunda guerra púnica y tal y como atestigua la *lex Antonia de Termesibus* C.I. 204, el Estado habría provisto lo necesario para los viajes de los magistrados y senadores

transportes es atribuida a Augusto fundamentándose en el conocido texto de Suetonio *Aug.* 49,3 y en la referencia epigráfica de Burdur SEG 26 (1979) 1392.

Así nos relata Suetonio que Augusto dispuso también en todas las vías militares, y a cortas distancias, jóvenes correos (*iuvenes*), y vehículos después, para que se le informase con rapidez de lo que aconteciese en provincias *commodius id visum est, ut qui a loco perferunt litteras, interrogari quoque, si quid res exigant, possint*²³.

El texto de Suetonio muestra el sistema de transporte de mensajes importantes describiendo, según Kolb²⁴, dos modalidades: la primera con jóvenes de las comunidades locales que como corredores se pasarían los mensajes de unos a otros, situados a cortas distancias; pero este sistema tenía la dificultad de que el correo no tendría un conocimiento personal del mensaje sobre el que podría preguntársele, aspecto que se solventaría con la utilización posterior de vehículos en una segunda modalidad. Así Seeck²⁵ argumenta que el uso de los vehículos no tendía tanto a obtener una velocidad mayor como a crear la oportunidad de interrogar sobre los acontecimientos de los lugares de proveniencia. De este modo Hudeman²⁶ observa que Augusto habría establecido el servicio postal estatal con fines políticos, de manera que el poder imperial pudiera estar en toda parte del imperio, conociendo todo lo que ocurría en las provincias y que, en un segundo momento, los vehículos sirvieron para el transporte de magistrados y mensajeros en casos urgentes.

Según Di Paola, el establecimiento del servicio postal estatal acontece al principio del mandato de Augusto y está vinculado con la reorganización de las provincias atestiguada por Estrabón, Dion Casio, Velejo Patérculo, Tácito y el propio Augusto²⁷, de suerte que dicho servicio debía permitir supervisar las provincias, sobre todo las no pacificadas, defender el Estado y controlar la información. Considera así esta autora que con el fin de mejorar el servicio

romanos que los hacían por interés estatal, surgiendo el problema cuando en las *civitates foederatae* se repercutieron los gastos correspondientes al transporte y medios de subsistencia, tal y como refiere Livio 32,27 y 42,1, quien incluso relata una requisa forzosa a los ciudadanos de Preneste. Ya en esa época temprana se manifiestan abusos bien por el uso privado, por el número superior de animales exigidos... Cic. *De leg.* 3, 8, 28; Cic. *Verr.* 5, 18, 45; Cic. *Ad Att.* 5, 13; 6, 18; Apiano, *bell. Civ.* 4, 45.

23 Suetonio, *Augustus* 49, 3 y 50: ... et quo celerius ac sub manum adnuntiari cognoscisque posset, quid in provincia quaque gereretur, iuvenes primo modicis intervallis per militaris vias, debinc vehicula disposuit. Commodius id visum est, ut qui a loco perferunt litteras, interrogari quoque, si quid res exigant, possint. In diplomatibus libellisque et epistulis signandis initio sphinge usus est, mox imagine Magni Alexandri, novissime sua, Dioscuridis manu sculpta, qua signare insecuti quoque principes perseverarunt.

24 ANNE KOLB. "Transport and communication", cit., p. 96.

25 OTTO SEECK. s.v *cursus publicus*, RE 4 (1901), pp. 1864 ss.

26 ERNST EDUARD HUDEMAN. *Geschichte des römischen Postwesens*, Berlin, 1875, reimp. Wiesbaden, 1961 = *Storia del servizio postale romano durante l'epoca imperiale*, trad. ital. BSE.

27 LUCIETTA DI PAOLA. *Viaggi, trasporti e istituzioni. Studi sul cursus publicus*, Di.Sc.A.M., 1999. pp. 22; Strab. 17, 3, 25; Dio Cass. 53, 12, 2-4; 53, 14, 5; Vell. 2, 39, 3; Tac. *Ann.* 1, 2-3; 13, 4, 3; Aug. *Res Gestae* 26-27.

postal, Augusto crea un nuevo servicio de transportes fundamental para los contingentes militares y para la actividad comercial a la que se referiría Suetonio con los *vehicula*. Los vehículos no sólo servirían para conocer más rápidamente la información, sino que servirían para transportar a aquellas personas que por cualquier *publica necessitas* debían ir a las provincias y volver a Roma. En este sentido el texto de Suetonio se completaría con el edicto de Sexto Sotidius Strabo Libuscidianus recogido en el epígrafe de Burdur (en griego y latín) y publicado por primera vez en 1976^[28], que refleja, como afirma Kolb, que "*the transmission from courier to transportation system was completed under August*"²⁹.

En este edicto de Sexto Sotidio Strabon Libuscidiano, el legado de Tiberio refiere las directrices recibidas de Augusto y Tiberio donde se establece la obligación (*munus*) de la ciudad de Sagalossos y de dos villas vecinas (Cormasa y Conana) de abastecer (*praestare*) de carros y mulas (*carrorum decem et mulorum totidem*) a determinados funcionarios estatales y autoridades (*procurator*, senadores, *equiti romano*, *centurioni*...) ³⁰ que dispongan de *diploma*³¹ que lo autorice, excluyéndose a los particulares (*privati*), tales como los comerciantes de grano y de otros productos que transporten para su uso personal o para venderlos. Y a cambio recibirán una compensación en una escala determinada por el gobernador, dieciséis ases por cada carro y cuatro ases por cada mula con base en la distancia recorrida (*schoinum*)³², de manera que nadie pueda usar los vehículos

28 MITCHELL (1976) 106-31 = SEG xxvii 1392 = AE 1976, 653.

29 ANNE KOLB, "Transport", cit., p. 96.

30 LUCIETTA DI PAOLA. *Viaggi*, cit., pp. 27 ss.; ANNE KOLB. "Transport", cit., pp. 96-98. Se refiere a los funcionarios estatales en servicio público y los dispone en orden jerárquico: *procurator* imperial y su hijo, que tienen derecho a 10 carros y tres mulas o 6 asnos; y después todos los que estando en servicio público tienen permiso de viaje que vengan de otras provincias atravesando la región, en particular, los senadores (10 carros, y 3 mulas o 2 asnos por cada mula); los caballeros (*equites*), de cuyo servicio se servía el emperador (3 carros, y para cada carro 3 mulas, y para cada mula dos asnos). Si alguno desea tener un número mayor podrá, pero deberá costearlo con el precio que fijen los proveedores; los centuriones (un carro, 3 mulas o 6 asnos). A todos los que forman parte del *comitatus* y a aquellos que prestan servicio en las provincias, a los animales, a los libertos y a los esclavos del Emperador, sea dado alojamiento gratuito en la *mansio* de modo que no sean requeridas gratuitamente cosas que no le darían voluntariamente. En definitiva, el epígrafe de Burdur, según di Paola, sanciona la obligación que la ciudad de Sagalassos y otras dos villas cercanas tienen de suministrar carros y mulas a los viajeros. Fija el precio que deben pagar los usuarios del servicio de transporte por cada carro y por cada mula, con base en la distancia recorrida, quedando que el alojamiento en la *mansio* es gratuito sólo para el emperador y su séquito y para todos los que prestan servicios en las provincias. De todo esto quedan excluidos los particulares.

31 El uso del *diploma* establecido por Augusto serviría muy probablemente para corregir bien los abusos derivados de las *legationes liberae*, de las que disfrutaban en época republicana los senadores, bien otra forma indebida del uso.

32 *Schonium* se entiende como unidad de medida de distancia correspondiente a 30-40 estadios (cada estadio corresponde aproximadamente a unos 185 m). Stephen MITCHELL. "Requisitioned Transport in the Roman Empire", *JRS* 66, 1976, p. 121.

gratuitamente. Dicha compensación que en origen se estableció como una especie de forzado alquiler, en palabras de Kolb³³, desaparecerá conforme se avanza en la consolidación y desarrollo del *cursus publicus*, siendo sostenido este fundamentalmente por las ciudades mediante *munera publica*.

De tales textos se interpreta que Augusto crea un servicio postal estatal de mensajeros con fines políticos para conocimiento de todo lo que se produjese en provincias y por la seguridad del Estado, y en un segundo momento se instituye un *cursus vehicularis* indispensable para fines tributarios y económicos³⁴.

Sin embargo algunos autores, entre ellos Malavé, siguiendo la cronología de Crogiez-Pétréquin y Carrié, consideran que sería ya en la época de los Antoninos cuando en el *cursus publicus* se acogió el transporte de los funcionarios en misión y aquellos que estuvieran autorizados por el preceptivo *diploma*, incluyendo tanto el transporte de personas que viajaban en interés del Estado y sus efectos, como los despachos y noticias oficiales, así como las mercancías públicas o los impuestos, y todo ello tanto por tierra como por mar³⁵.

2. CURSUS PUBLICUS

Para designar tal servicio público de comunicaciones y transportes, el término común utilizado y ya mencionado es el de "*cursus publicus*"³⁶. Este como expre-

33 ANNE KOLB. "Transport", cit., p. 97.

34 LUCIETTA DI PAOLA. *Viaggi, trasporti e istituzioni. Studi sul cursus publicus*, Di.Sc.A.M., 1999, p. 21.

35 BELÉN MALAVÉ OSUNA. "Las estaciones de servicio", cit., p. 17; SYLVIE CROGIEZ-PÉTRÉQUIN y JEAN-MICHEL CARRIÉ. *Dictionnaire de l'Antiquité*, Paris, 2005, s.v. "poste (*cursus publicus*)".

36 Sobre el *cursus publicus* pueden consultarse los siguientes estudios, algunos ya citados: entre los más antiguos, ERNEST HUDEMANN. *Geschichte des römischen Postwesens*, Berlin, 1875, reimpr. Wiesbaden, 1961; OTTO SEECK. "Cursus Publicus", RE 4, 1901, pp. 1846-1863; WOLFGANG RIEPL. *Das Nachrichtenwesen des Altertums*, Leipzig, 1913; ERIK JOHN HOLMBERG. *Zur Geschichte des cursus publicus*, Lund-Upsala, 1933; HANS-GEORG PFLAUM. "Essai sur le cursus publicus sous le Haut-Empire Romain", *Mémoires de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, Paris, 1940, pp. 189-391; ERNEST KORNEMANN. "Postwesen", RE 22, 1953, pp. 988-1014; SAN BELLINO. "Cursus Publicus", *Dizionario epigrafico di Antichità Romane* 2, Roma, 1961, pp. 1410; Arnold HUGH MARTIN JONES. *The Later Roman Empire*, 1964, pp. 830 ss.; Thomas PEKARY. *Untersuchungen zu den römischen Reichstrassen*. Bonn 1968; Lionel CASSON. *Travel in the Ancient World*. 1976, 2.ª ed. 1994; RAYMOND CHEVALLIER. *Voyages et déplacements dans l'empire romain*. 1988; PASCAL STÖFFEL. *Über die Staatspost, die Ochsenespanne und die requirierten Ochsenespanne, Eine Darstellung des römischen Postwesens auf fruid der Gesetze des Codex Theodosianus und des Codes Iustinianus*. Bern 1994; ERNEST W. BLACK. *Cursus Publicus. The Infrastructure of Government in Roman Britain*. Oxford 1995; WERNER ECK. *Die Verwaltung des römischen Reiches in der hohen Kaiserzeit*. Basel-Berlin 1998; Lucietta DI PAOLA. *Viaggi, trasporti e istituzioni. Studi sul cursus publicus*, cit.; GIOVANNI UGGERI. "La stazioni postali romane nella terminologia tardoantica", *Caesardunum. Mélanges Raymond Chevallier* 2 (1995), pp. 133-144; CRISTINA CORSI. *Le strutture di servizio del Cursus Publicus in Italia: Ricerche topografiche ed evidenze archeologiche*, cit.; "Stazioni stradali e cursus publicus. Note di tipologie dell'insediamento lungo la viabilità romana", cit.; ANNE KOLB. *Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich*. Berlin 2000; "Transport and Communication in the

sión técnica aparece tardíamente en torno al siglo IV³⁷, pero como término es mencionado por primera vez en época de Trajano por Aurelio Víctor³⁸, lo que llevó a algún autor a considerar que es con este emperador que el servicio se institucionaliza³⁹, si bien en el debate historiográfico actual se considera mayoritariamente, como se ha expuesto, que es Augusto el creador del embrionario servicio de comunicación y de transportes estatal⁴⁰. Con anterioridad, para designar el servicio público de transportes, al menos hasta el siglo III, se utilizaron los términos *cursus vehicularis*, *vehiculatio* o *res vehicularia*⁴¹. De igual modo y como menciona Malavé Osuna⁴², en las fuentes encontramos otras locuciones sinónimas como *cursus fiscalis*⁴³ o *cursuale ministerium*⁴⁴.

Será en el Bajo Imperio cuando el término se consolide y mayor y más sistemática regulación se disponga, siendo la organización del *cursus publicus* minuciosamente comprendida en diversas constituciones recogidas en el Código Teodosiano. En concreto, compendia en su libro VIII, título V, 66 constituciones referidas al *cursus publicus* bajo la rúbrica "*De curso publico, angariis et parangariis*", compiladas y emitidas entre el 22 de enero del año 315 y el 2 de agosto del año 407; y el siguiente título C.Th. 8.6.0 "*De tractoris et stativis*"; también se recogen en el libro VI las constituciones sobre los *curiosi*, los oficiales encargados de supervisar el uso correcto del *cursus publicus* y existen ciertas constituciones incardinadas en el título "*De operibus publicis*"⁴⁵ referidas a edificaciones vinculadas con el servicio. Asimismo en el Código de Justiniano se dedica el libro 12, Título LI (LII) a 23 constituciones en las que se refunden gran parte de las teodosianas.

Según Di Paola⁴⁶, con el término *cursus publicus* se suele designar el sistema estatal de transportes terrestres romanos que comprendería el servicio postal (*cursus celer* o *velox*) y, por tanto, la difusión y circulación de las informaciones oficiales (noticias de victorias o derrotas, muertes o aclamaciones de emperadores, transmisiones de despachos, documentos, leyes, órdenes, actos administrativos y judiciales) en todo el territorio del Imperio, y el transporte

Roman State: The Cursus Publicus", C. Adams y R. Lawrence (eds.), *Travel and Geography in the Roman Empire*. London-New York, 2001.

37 LUCIETTA DI PAOLA. *Viaggi, trasporti e istituzioni. Studi sul cursus publicus*, cit., p. 19. Margarita VALLEJO GIRVÉS. "Algunas particularidades acerca del mal uso del *cursus publicus*: insignis audacia-contumacia", cit., pp. 165-191.

38 Aur. Vict. Caes. 13, 5: *simul noscendis ocus, quae, ubique e republica gerebantur, admota media publici cursus...*

39 ERIK JOHN HOLMBERG. *Zur Geschichte des cursus publicus*, diss. Uppsala, 1933.

40 LUCIETTA DI PAOLA. *Viaggi...*, cit., p. 21.

41 Suet. Aug. 49, 3; D. 50, 4, 18, 4; HA Ant. Pii, 12; Sept. Sev. 14; Amm. 21, 16, 18.

42 BELÉN MALAVÉ OSUNA. "Las estaciones", cit., p. 15.

43 Espartiano, *Vita Hadriani*. 7

44 Casiodoro, *Variarum*, 5,5.

45 C.Th. 15, 1, 16; 17; 35 y 37; C.Th 15, 10, 2.

46 LUCIETTA DI PAOLA. *Viaggi...*, cit., p. 15.

de personas y bienes del Estado (*cursus clabularis*), como armas, tributos, oro y plata para la fábrica de monedas, botines de guerra, animales, etc. A ello cabría objetar que si bien tradicionalmente el *cursus publicus* es identificado con el sistema terrestre y así el amplio título que le dedica el Código Teodosiano, este no se limitaba al transporte terrestre sino que también incluyó al transporte marítimo que no trataremos por la amplitud del terrestre. No obstante, basta citar como muestra la organización de *naves tabellariae* (postales) y *naves publicae* (al servicio del Estado)⁴⁷.

En suma, la definición del *cursus publicus* terrestre, según SERRIGNY, sería: "*La course publique (cursus publicus) embrassait un double service: poste aux chevaux, pour le transport des personnes; et roulage, sois accéléré, sois ordinaire, pour conduire l'or, l'argent, les bagages et les objets destinés, au prince ou à l'État*"⁴⁸. Era pues un servicio oficial para beneficio exclusivo del Estado⁴⁹. Por el contrario, el transporte de particulares, sus mensajes y mercancías se dejó a la iniciativa privada: muchos de

47 LORENZO QUILICI. *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Vita e costumi dei romani antichi, Museo de la civiltà romana, Roma 1900, pp. 92 ss. Aunque no se tienen noticias ni en las fuentes literarias ni en las epigráficas, según este autor, se debe suponer la institución paralela por parte de Augusto de un *cursus publicus* vía mar, documentado ya en el periodo tardo imperial. Parece lógica la existencia de un servicio semejante, sobre todo después de la conquista de Sicilia, Cerdeña y Córcega, y siendo la unión entre las comunicaciones marítimas y terrestres fundamental para los grandes puertos del Mediterráneo. A tal respecto es significativa la inscripción de Ostia (CL XIV, 2045) donde entre los cargos recuperados por un liberto de Adriano está aquel de procurador encargado de la transmisión por mar de los despachos militares, al igual que las *naves vagae* citadas en el texto eran con toda probabilidad dedicadas al *cursus publicus*. Y si Séneca, *Ep.* 67.1 recuerda la existencia del servicio en sus tiempos en el puerto de Alejandría, organizaciones similares debieron existir en otros puertos o en ciudades situadas cerca de ríos navegables. Se ha calculado que por vía marítima se podría recorrer en promedio 100 millas diarias, mientras que por vía terrestre las velocidades en las fuentes son distintas, aunque normalmente se habla de un recorrido a caballo de mensajeros imperiales de 70-75 millas, siendo el viaje de vehículos tirados por animales más lento: por ejemplo, la media de la carruca sería de 5 millas por hora.

48 DENIS SERRIGNY. *Droit public et administratif romain ou institutions politiques, administratives, économiques et sociales de l'Empire romain du IV au VI siècle (de Constantin a Justinien)* 2, Paris, 1862, pp. 259 ss.

49 No obstante, algunos autores consideran que en el caso de las estaciones (*stationes, mutationes, mansiones*) adscritas al *cursus publicus* podían ser utilizadas por todos los viajeros pero con una gran distinción: unos debían pagar por los servicios recibidos (manutención, alojamiento, cambio de caballos, carros o carretas), y para aquéllos que viajaban con encargo oficial y provistos de la correspondiente autorización el servicio era gratuito. Así se manifiesta MARGARITA VALLEJO GIRVÉS, "Algunas particularidades...", cit., pp. 166-167, siguiendo a CRISTINA CORSI. "Stazioni stradali...", cit., pp. 243-244, quien no descarta esta hipótesis refiriéndose a las *stazioni stradali*, término que considera "*più duttile rispetto a quello di stazione di posta, in primo luogo perché la raccolta di tutti le fonti antiche che contengono il vocabolo utilizzato per indicare le strutture materiali del luogo della sosta, conferma che la questione delle stazioni stradali non si può esaurire con il cursus publicus: con l'esclusione di pochi fonti giuriche, in nessun caso è esplicito il riferimento al servizio di posta come órgano di gestione di questi luoghi di sosta. Il fatto che gli stessi vocaboli, nello stesso periodo, vengano impiegati indistintamente per indicare luoghi della sosta di imperatori ed eserciti, da privati cittadini o Pellegrini, credo che confermi che la frequentazione di queste stazioni era aperta a tutti, e*

ellos tenían *tabellarii* como mensajeros; Suetonio habla de coches de alquiler aparcados en las posadas, *meritoria vehicula*, junto a los caballos de los panaderos (*pistrina iumenta*); había arrendatarios de caballos, *jumentarii*, y de vehículos de dos ruedas (*cisiarii o carrucarii*) según Ulpiano, y los *rhedarii* para los vehículos de dos a cuatro ruedas⁵⁰.

No obstante, bien sea por privilegio concedido a personas influyentes que obtenían generalmente el permiso para utilizar la *cursus publicus* sólo para sus asuntos particulares, bien por abuso con extralimitación del permiso o por corrupción, se tienen múltiples noticias de uso del servicio con fines privados a los que aludiremos más adelante y que generaron diversas constituciones imperiales en las que expresamente se prohibía, como C.Th. 8.5.44 (384)⁵¹.

El sistema establecido satisfacía, pues, las más importantes necesidades del transporte para el Estado: en primer lugar, la rapidez y seguridad de las comunicaciones estatales que habían de llegar a todos los confines del Imperio; en segundo lugar, el transporte de las personas que viajaban en interés del Estado y que debían desplazarse de una a otra parte del Imperio por *publica necessitas*; y tercero, transportar ciertas mercancías estatales importantes para el Estado tanto en el ámbito fiscal como en el de suministros.

2.1. Medios materiales

Para el buen funcionamiento del servicio hubo de dotársele de los correspondientes medios tanto materiales como personales. El tipo de transporte, como ya se ha mencionado, se reconocía desde la época de Diocleciano⁵² por diferentes nombres: para el transporte de despachos oficiales se utilizaba la denominación de *cursus celer* o *velox*⁵³, y se realizaba bien con caballos o con un carro de dos ruedas; en cambio, si el transporte era pesado (bienes públicos, impuestos, suministros y ropa para las tropas) se denominaba *angariae* o *clabularis vel clabularius cursus*⁵⁴. El empleo de uno u otro dependía estrechamente de las localidades y, sobre todo, del permiso o diploma que autorizaba su uso (*diploma* o *evectio*).

che l'unica differenza poteva essere costituita dalla gratuità dei servizi della quale godevano gli emissari del governo".

50 GUSTAVE HUMBERT. *Cursus publicus...*, cit., pp. 1646. CORNELIS VAN TILBURG. *Traffic and Congestion in the Roman Empire*. London, 2007, pp. 41-56.

51 C.Th. 8, 5, 44: *nullus evectioe utatur privatus*.

52 MARGARITA VALLEJO GIRVÉS. *Algunas particularidades...*, cit., p. 168.

53 GUSTAVE HUMBERT. *Cursus publicus...*, cit., p. 1657. A este se refieren las siguientes constituciones C.Th. 8, 5, 16; C.Th. 8, 5, 62.

54 GUSTAVE HUMBERT. *Cursus publicus...*, cit., p. 1658. C.Th. 8, 5, 15; 22; 23; 26; 36; 50; 51; 64 y 65.

En el *cursus publicus* terrestre, el principal medio material usado eran las vías públicas⁵⁵ (*viae publicaem* y *viae militares*). A este respecto no se debe confundir el sistema viario romano con la red de comunicaciones estatales, aunque su relación es íntima. Esta red discurría por las vías romanas, y las vías, salvo excepciones muy puntuales, eran la mismas, aunque, según Vallejo Girvés⁵⁶, no podemos decir que el número de vías del *cursus publicus* fuera el mismo que el de las calzadas del Imperio. Humbert considera que sólo en las *viae publicae*, descartando las rutas que no conducían de una ciudad a otra, las vías laterales y aquellas que rozaban las fronteras que estarían desprovistas de *cursus publicus*⁵⁷. De manera que fundamentalmente serían aquellas que llevaban a ciudades más considerables y a puertos más importantes, soliendo identificar los *Itineraria* y las *Tabellaria*⁵⁸ conservados (*Itinerarium Antonini*, *Itinerarium a Gades Romam*, *Itinerarium Burdigalense* o *Hierosymitanum* y la *Tabula Peutingeriana*⁵⁹) con vías que dispondrían de *cursus publicus*. Actualmente, como ya se ha mencionado, se han publicado varios estudios sobre las rutas del *cursus publicus* en Hispania, Egipto, la Galia o la Britania. La diferencia que proporcionaba el *cursus publicus* radicaba, según Vallejo, en cómo se viajaba en ellas y en qué condiciones.

A lo largo de estas vías se fueron construyendo *stationes*, *mutationes* y *mansiones* (con *stabula* y *horrea*)⁶⁰ adscritas al *cursus publicus*, construcciones a lo largo de las rutas para prestar los servicios de descanso, hospedaje, cambio de medios de transporte —tanto animales como carruajes o vehículos— o almacenamiento de víveres y forraje para animales. Estas construcciones se diferenciaban por su tamaño, número, distancia y función.

55 Sobre el régimen de las mismas y los diferentes tipos, véanse todos los estudios de Vanessa Ponte Arrebola. *Régimen jurídico de las vías públicas en Derecho Romano*, Dykinson, 2007; Id., "Caracterización de las vías públicas romanas: estructura, construcción y accesorios de una calzada", *RGDR*, 3, 2004; Id., "Guardianes y custodios de las calzadas romanas: el *curator viarum*", *RGDR*, 5, 2005.

56 MARGARITA VALLEJO GIRVÉS. *Algunas particularidades...*, cit., p. 166.

57 GUSTAVE HUMBERT. *Cursus publicus...*, cit., p. 1654.

58 Sobre los *Itineraria* y *Tabellaria* véase BENET SALWAY. "Travel, Itineraria and Tabellaria", *Travel and geography in the Roman Empire*, London-New York, pp. 22-66. GIUSEPPINA PISANI SARTORIO. *Mezzi di trasporto e traffico*, Vita e costume dei romani antichi, Museo della civiltà romana, Roma, 1988, pp. 25 ss.

59 Sin embargo, CRISTINA CORSI. "Stazioni stradali...", cit., p. 243, considera que no está fundada la ecuación entre la localidad mencionada en las fuentes itinerarias y en la *Tabula Peutingeriana* y las estaciones del *cursus publicus*. Sobre los trabajos arqueológicos realizados en relación con las *stationes* del *cursus publicus* véase la bibliografía de esta autora.

60 GUSTAVE HUMBERT. *Cursus publicus...*, cit., p. 1655; ANNAMARIA RAMIERI. *I servizi pubblici*, Vita e costumi dei romani antichi, Museo della civiltà romana, Roma 1996, pp. 99 ss. Sobre estas construcciones, SYLVIE CROGIEZ-PÉTREQUIN. "Le terme mansio dans le Code Théodosien. Une approche de définition", en *Le Code Théodosien. Diversité des approches et nouvelles perspectives*, Rome, 2009. BELÉN MALAVÉ OSUNA. "Las estaciones de servicio...", cit.: sobre los *stabula* véase pp. 3-9; *horrea* pp. 9-13 y su vinculación con el *cursus publicus*, pp. 19-26.

Todas las vías públicas presentaban estaciones, *mutationes*, regularmente dispuestas cada 5-7 o 9-10 millas, e incluso alguna más en lugares menos poblados (7,5-10, 13-15 o 18 km)⁶¹, perfectamente organizadas sobre todo para el cambio de tiro y caballos, contando con lo necesario para el cambio de medios de transporte, vehículos, caballos, mulos, asnos y bueyes (C.Th. 8,5,34; 8,5,36; 8,5,53; 8,5,58). Las *mutationes* eran las estaciones más numerosas y situadas a mayor proximidad y, como afirma Malavé, aunque de menor entidad que las *mansiones*, disponían también de *stabula* y *horrea* e incluso de una estructura, regulación y personal directivo y administrativo semejante pero en menor escala⁶².

Cada 6 u 8 *mutationes* se establecían estaciones más equipadas denominadas *mansiones*, mayoritariamente consideradas como grandes edificios destinados a hospedar durante la noche a los viajeros, establecimientos de parada y reposo (C.Th. 8,5,1; C.Th. 8,5,23; C.Th. 8,5,35...), donde se encontrarían igualmente *stabula*⁶³ y *horrea*⁶⁴. La diferencia de entidad se manifestaba además en que en las *mutationes* solo había 20 caballos, frente a los 40 de las *mansiones*. Así las *mansiones* eran, según Malavé⁶⁵, grandes edificios destinados a hospedar durante la noche al viajero, lugares, pues, de parada y reposo y, por lo tanto, provistos de todo lo necesario en términos materiales: habitaciones con cama, alimento, enganches, caballos, bestias de carga, carruajes, etc., como de personal: veterinarios, carreteros y *servi publici*, y que como tales y con esa función dispusieran también de *stabula* (establos, cuadras o caballerizas) y *horrea* (para alimento de animales y provisiones, *species annonariae*). En algunas se ubicarían *palatia* y *praetoria* para la familia imperial. Constituían de este modo el núcleo más urbanizado del *cursus publicus*, lo que ha llevado a Crogiez-Pétrequin⁶⁶ a considerarlas, quizá con exceso, equivalentes a *oppidum*, *civitas* y *vicus*, si bien en algunos casos llegaron a gozar de particulares comodidades, como establecimientos termales o incluso un santuario local.

Los vehículos⁶⁷ utilizados en el *cursus publicus* fueron, en general, casi todos los vehículos de transporte de personas y equipaje y de mercancías: la *rheda*, el

61 LORENZO QUILICI. *Le strade...*, cit., pp. 92-93.

62 BELÉN MALAVÉ OSUNA. "Las estaciones de servicio...", cit., pp. 21.

63 Sobre el término *stabula* véase ALFRED ERNOUT y ALFRED MEILLET. *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, Paris, 1979, s.v. *stano*. *Stabulum*; EGIDIO FORCELLINI. *Lexicon Totius Latinitatis*, secunda impressio anastatica confecta quartae editionis aa. 1864-1926, vol. 4, 1965, s.v. *stabulum*. GEORGES LAFAYE, "Stabulum", en DAREMBERG-SAGLIO, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines*, Graz, 1969.

64 BELÉN MALAVÉ OSUNA. "Las estaciones de servicio...", cit., pp. 19-27. ALFRED ERNOUT y ALFRED MEILLET. *Dictionnaire*, cit., s.v. *borreum* y PIETRO ROMANELLI, "Horrea", *Dizionario Epigrafico di Antichità Romane*, 3 (1922), pp. 967 ss.

65 BELÉN MALAVÉ OSUNA. "Las estaciones de servicio...", cit., pp. 20 ss.

66 SYLVIE CROGIEZ-PÉTREQUIN. "Le terme mansio...", cit., pp. 89-104.

67 GUSTAVE HUMBERT. *Cursus publicus...*, cit., pp. 1656-1660. GIUSEPPINA PISANI SARTORIO. *Mezzi*

vehículo más usado en el *cursus* de tipo veloz, denominada *rheda fiscalis* o *cursualis*; de cuatro ruedas y dos o cuatro caballos, cubierta en algunas ocasiones —incluso con toldos—, transportaba de dos a tres personas o aun más; el *carpetum*, donde viajaban los dignatarios de la corte imperial, el prefecto pretorio, el *vicarius urbis*, los *iudices* y el mismo emperador; la *carruca* de funcionarios públicos era de cuatro ruedas y estaba formada con un cajón alto y adornada con relieves preciosos, pudiendo ser *dormitoria*; además se tenía el *carrus* y el *birotus* (de dos ruedas), uno de los más usados en el *cursus publicus* para transportar dos o tres personas con poco equipaje. Pero hay dos vehículos específicos que son citados por las fuentes jurídicas en relación con el *cursus publicus*: el *clabulae-clabularium* y la *angaria*.

El *clabulae-clabularium* es un término genérico usado para indicar todos los vehículos utilizados para el *cursus publicus*. Según algunos autores, el término *clabulae* recuerda el antiguo origen del vehículo, cuando a una clava se aferraban en forma de cruz unas tablas que formaban el plano inferior del carro. El *clabularis*, reservado en principio al transporte de impuestos —según Kolb⁶⁸, en moneda, no en especie—, suministros y equipajes para los soldados, necesitaba carros pesados, *clabulae*, y naturalmente era más costoso.

Y la *angaria*⁶⁹, que se encuentra en la rúbrica teodosiana, como carro de transporte tirado por una pareja de bueyes y cuyo nombre significó también el deber o carga⁷⁰, a modo de *munus*, que tenían los súbditos de costear a sus expensas el servicio, manteniéndose con tal acepción actualmente en nuestra lengua.

En todo caso se estableció un peso máximo⁷¹ para el transporte de mercancías tal y como se recoge en las fuentes: C.Th. 8,5,28; 8,5,8,1; 8,5,48 pr.; 8,5,30; 8,5, 37 pr.; 8,5,8,1; Casiodoro, *Variae* 4,47,5 y C.Th. 8,5,47,1.

di trasporto e traffico, Vita e costume deli romani antichi, Museo della civiltà romana, Roma, 1988, sobre los vehículos, pp. 48-71. CORNELIS VAN TILBURG. *Traffic and Congestion...*, cit., pp. 51-54.

68 ANNE KOLB. "Transport...", cit.: respecto al transporte de funcionarios, pp. 103 y respecto al transporte de mercancías, pp. 102.

69 GIUSEPPINA PISANI SARTORIO. *Mezzi di trasporto...*, cit., p. 61. G. RUSSO y M. A. BENEDETTO, *Voz angaria*, *Novissimo Digesto Italiano*, Torino: Utet, 1974, p. 618.

70 CORNELIS VAN TILBURG. *Traffic and Congestion...*, cit., 59. ANTONIO APARICIO PÉREZ. *La Hacienda Pública en el Bajo Imperio (años 284 a 476 d.C.)*, Madrid: Dykinson, 2012, pp. 230-231, afirma que el término en una acepción clásica hunde sus raíces en el origen persa de la palabra *angaria* que aludiría a los mensajeros a caballo establecidos cada cierta distancia sobre las carreteras persas con la finalidad de llevar rápidamente las noticias relevantes al rey, y que, con posterioridad, en el Bajo Imperio la *angaria* indicaría los servicios realizados sobre las vías públicas principales como carga obligatoria.

71 Para consultar la tabla de pesos máximos permitidos a cada vehículo véase CORNELIS VAN TILBURG. *Traffic and Congestion...*, cit., p. 60.

El suministro de animales⁷² (*veredi*), particularmente caballos, mulos, asnos y bueyes, de los que las fuentes hablan como *animalia* o *iumenta publica* (C.Th. 8,5,10; 8,5,23; 8,5,53; 8,5,60), es decir, todos los animales *quae vehiculis deputata sunt*, se determinaba, dependiendo del medio de transporte, conforme a la autorización para su uso (comúnmente *evectio*, aunque se utilizaron diversos términos como *diploma*, *tractoria*), y se dispuso que no se permitiera salir de la *mansio*, por día, a más de 15 caballos, salvo excepciones (C.Th. 8, 5, 35 (378))⁷³.

2.2. Organización

A cargo de la buena marcha del sistema de transportes estatal se encontró un gran número de funcionarios. La dirección, gestión y supervisión del funcionamiento del *cursus publicus* con todos los medios expuestos se estableció a varios niveles. Por una parte, un alto personal estatal de dirección del servicio oficial que, instituido por Augusto, en un comienzo asumiría el propio príncipe la suprema dirección interviniendo también el *praefecto pretorio*; después, tras crear la *cura viarum* para el mantenimiento de las vías, se estableció con Adriano la figura concreta del *praefectus vehiculorum*. Tras la reforma administrativa de Diocleciano y Constantino, afirma Malavé⁷⁴, la dirección del servicio corresponde a los siguientes altos funcionarios: "*super qua re proconsules rectores provinciarum praefectos vehiculorum adque omnes, qui cursui publico praesunt, admoneri conveniet*" (C.Th. 8,5,5), que posteriormente serán sustituidos por los *praepositi cursus publici* (C.Th. 6,29,9). Con Diocleciano se creará el cuerpo de los *agentes in rebus*⁷⁵ dependientes, según las épocas, del

72 GUSTAVE HUMBERT. *Cursus publicus...*, cit. pp. 1656-1657.

73 CTh 8, 5, 35: IMPPP. VAL(ENS), GRAT(IANUS) ET VAL(ENTINI)ANUS AAA. AD AUXONIUM P(RAEFECTUM) P(RAETORI)O. A nullo umquam oppido aut frequenti civitate, mansione denique adque vico uno die ultra quinque veredorum numerus moveatur, ac si quis eorum, qui praepositi vocantur aut mancipes, publico denique cursui nomine aliquo praesunt, hunc quem praescribimus modum patiatur excedi, severissime sinceritatis tuae auctoritate compescetur: aut militans exauctorationem subibit aut decurio vel manceps relegatione annua plectetur. Ii autem, qui suprascriptum numerum supergredi molientur, cuiuscumque sint honoris aut nominis, quinque argenti libris in unius veredi usurpatione multentur. Si tamen necessitas maior coegerit, super sollemnem numerum iubemus admitti quos aut sacras litteras ferre constiterit aut habere in evectioibus adnotatum, ut aliqua de causa instantius ire iubeantur, quod vel spectabilis viri officiorum magistri vel sinceritas tuae litteris oportebit adscribi, ut exstet evidens causa, quae praescriptum legis excedat. In vehiculis etiam hac volum[us] ratione moderari, ne supra assium numero raeda moveatur. Quod facinus sublimis auctoritas tua si contra vetitum cernat admitti, pro motu suo severitate cobibebit. DAT. XII KAL. MAI. TREVIRIS VALENTE VI ET VALENTINIANO II AA. CONSS.

74 BELÉN MALAVÉ OSUNA. "Las estaciones de servicio...", cit., pp. 23-24.

75 Sobre los *agentes in rebus* véase ANTONIO FERNÁNDEZ DE BUJÁN, "Contribución al estudio de la vigilancia, seguridad ciudadana y orden interno en el marco de la administración pública romana. Especial referencia a los *agentes in rebus*", *Revista General de Derecho Romano* (RGDR) 25 (2015); OTTO HIRSCHFELD. "Die agentes in rebus", en *Sitzungsberichte der Berliner Akademie*, 1893, p. 442; ARTHUR EDWARD ROMILLY BOAK. "The Master of the Offices in the Later Roman and Byzantine Empires", *Studies Humanistic*, XIV, 1924, p. 68; OTTO SEECK. "Agentes in

praefectus praetorio (Diocleciano) y más tarde del *magister officiorum* (Constantino), y en última instancia del emperador, a los que se les confiere, entre muy diversas competencias⁷⁶, la inspección del servicio postal en calidad de *curiosi*⁷⁷, y en calidad de *praepositi cursus publici*, junto al *officium* del gobernador provincial, el vigilar y velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones reguladoras del sistema de transportes⁷⁸. Ambas funciones policiales les hicieron acreedores de una mala reputación, ganada, en múltiples ocasiones, por la propia conducta y el abuso de poder que su situación privilegiada les confería.

A la cabeza de las estaciones y al mando de todo el personal de las mismas en el ámbito de la administración municipal se hallaban los *curiales* y *mancipes*. Agentes y curiales en el siglo IV y V fueron, según Di Paola, directamente involucrados en el control y la gestión del *cursus publicus*. Los unos como inspectores (*curiosi*) y *praepositi cursus publici*, los otros como exactores y directores de las estaciones (*exactores* y *praepositi mansiorum*, *mancipes*)⁷⁹.

Dirigir una *mansio* (*praepositi mansiorum*) significaba principalmente exigir el permiso (*evectio*) y, examinado cuidadosamente, conceder a su portador lo detallado en él; procurar bajo la propia responsabilidad animales fuertes y robustos con exclusión de aquellos usados en el campo; investigar para individualizar a aquellos que habían usado más número de animales del debido; proveer el forraje asignado; consignar los animales a los viajeros; no alejarse del puesto de trabajo por un plazo mayor a 30 días. Al cargo de la *praepositi mansiorum*, en opinión de Di Paola, podían ser llamados funcionarios estatales o miembros de la curia municipal, de manera que la colegialidad o alternancia de curiales y funcionarios estatales en la gestión de las mansiones fue utilizada como parte

rebus", *RE*. Pauly-Wissowa, I, col., p. 776; JUAN ANTONIO ARIAS BONET. "Los agentes in rebus. Contribución al estudio de la policía en el Bajo Imperio", *AHDE*, 1957 pp. 27-28; GIANFRANCO PURPURA. "I curiosi e la schola agentum in rebus", *Annali del Seminario Giuridico dell'Università di Palermo*, 34, 1973, pp. 165-275; NARCISO SANTOS, "El servicio policial secreto romano en el Bajo Imperio según Ammiano Marcelino", *Memorias de historia antigua*, 1, 1977 p. 127; ROBERTO MOROSI. "Il princeps officii e la schola agentum in rebus", *Humanitas*, 31-32, 1980, p. 26; ELENA QUINTANA ORIVE. *La responsabilidad de los funcionarios públicos en derecho romano*, tesis doctoral, Universidad Autónoma de Madrid, pendiente de publicación; RAÚL GONZÁLEZ SALINERO. "Investigadores de la corrupción, corruptos: la degradación moral de los agentes in rebus", en *La corrupción en el mundo romano*, ed. Gonzalo Bravo y Raúl González Salinero, Actas del IV Coloquio de la Asociación Interdisciplinar de Estudios Romanos, Madrid, 2008 pp. 191-207.

76 RAÚL GONZÁLEZ SALINERO. "Investigadores de la corrupción, corruptos...", cit., pp. 195-196.

77 GUSTAVE HUMBERT. "curiosi", en *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines*, Paris, 1887, pp. 1633.

78 ANTONIO FERNÁNDEZ DE BUJÁN, "Contribución al estudio de la vigilancia...", cit., 10.

79 LUCIETTA DI PAOLA. *Viaggi...*, cit., pp. 41-47.

del dirigismo tardoimperial, y en ocasiones como modo de equilibrio⁸⁰. Sin embargo, fueron los curiales quienes, en función de la carga fiscal de la ciudad vinculada al tramo de la vía del *cursus publicus*, estuvieron obligados a prestar ese servicio durante cinco años⁸¹.

Al frente de la dirección directa de cada estación existían *stationarii* (C.Th. 8,5,1) de los que dependía numeroso personal⁸²: en el ámbito de las cartas, noticias y despachos oficiales se conoce a los *tabellarii publici*, *speculatores*, *equites singulares*, *tabellarii diplomarii*, etc.; en el ámbito del transporte, vigilantes (*custodes*), subalternos (*apparitores*), conductores de carros (*muliones*), encargados de las bestias (*hippocomi*), quienes revisaban y reparaban carros (*carpentarii*), trabajadores (*artifices*), veterinarios (*mulomedici*), etc.

2.3. Autorizaciones (*evectio*nes)

Como ya se ha mencionado, el *cursus publicus* fue un servicio oficial para comunicaciones estatales y transporte de personas en el ejercicio de una función estatal, y de mercancías del Estado, y que además estuvo sufragado principalmente por *munera publicae*, por lo que para el control del gasto y de la gravosa carga, y mostrados ya los primeros abusos en época temprana⁸³, se estableció un sistema de concesión del derecho para su uso, que se traducía en la concesión de la denominada *evectio*, *diploma* o *litterae*⁸⁴.

La facultad de conceder las *evectio*nes correspondía al emperador y a sus delegados, entre ellos, al prefecto del pretorio (C.Th. 8.5.12, 38, 40 = C.J. 12.50.8-9) y al *magister officiorum* como jefe del servicio postal público (C.J. 12.50 (51).9), además en C.J. 12.22(23).2.3 (a. 357). Como beneficiarios de las *evectio*nes, como servicio del Estado, podían encontrarse todos los funcionarios públicos; así, en la *Notitia Dignitatum* al final de cada capítulo se indica para cada funcionario civil y militar el número de *evectio*nes de las que podía disponer anualmente⁸⁵. Junto a los funcionarios tuvieron derecho a la *evectio*, como afirma Di Paola, los senadores y los provinciales convocados a la corte; los *legati gentilium*, los oficiales del ejército, los *duces*, los *tribuni militum* y *protectores domestici*, y los *agentes in rebus*. Asimismo se concedió a particulares el uso del *cursus publicus* con estrictas razones públicas, si bien testimonios dan cuenta

80 LUCIETTA DI PAOLA. *Viaggi...*, cit., capítulo tercero: *Intorno ad alcuni problemi organizzativi*, pp. 41-60.

81 C.Th. 8,5,36.

82 LORENZO QUILICI. *Le strade...*, cit., p. 93.

83 Recuérdense los abusos en las *legatio libera* ya citados en la nota 21.

84 GUSTAVE HUMBERT. *Cursus publicus...*, cit., pp. 1665 ss. En principio el término *evectio* se refería al derecho a emitir la autorización o salvoconducto, mientras que *diploma* se refería al salvoconducto en sí. Véase MARGARITA VALLEJO GIRVÉS. "Algunas particularidades...", cit., p. 169.

85 LUCIETTA DI PAOLA. *Viaggi...*, cit., p. 70.

de su uso por particulares, no por razones oficiales, incluso en algunos casos concedido por el propio emperador. Desde Constantino y Constancio se autorizó para los obispos convocados a los concilios el uso del *cursus publicus* bajo el argumento de que se trataba de asuntos oficiales que afectaban a la estabilidad del Imperio, y advirtiendo que se estaban cometiendo abusos se acordó que ningún obispo viajara con el *cursus publicus* si no mediaba una llamada imperial⁸⁶.

A nadie, con independencia de la dignidad, se le permitía servirse del *cursus publicus* sin *evectio*. Esta debía ser siempre exhibida a los funcionarios del control, *curiosi*, a los *iudices* (gobernadores provinciales, C.Th. 8,5,22) y a los *mancipes*. Toda *evectio* era personal y no cedible, y su comercio estaba prohibido so pena capital tanto para el vendedor como para el comprador, y contendría, tal y como expone sistemáticamente Di Paola⁸⁷, los siguientes aspectos:

1. El nombre del emperador o funcionario que la libraba.
2. El nombre del gobernador provincial encargado del control.
3. Los nombres de los viajeros, su *dignitas*, y el número donde se incluía el séquito.

4. La fecha de emisión y los días de validez.

5. El itinerario a recorrer fijado en *mansiones*.

6. El número de animales, de los que los viajeros podían disponer: para *cursus clabularis*, dos *angariae*; para el *cursus velox*, destinado al transporte de mensajeros y funcionarios estatales, estaban previstos:

- a. *Veredi* (caballos), cuyo número variaba según los funcionarios: el vicario disponía de 10 *veredi*; *comites*, 4; *tribuni militum* 3; los protectores *domestici*, los *agentes in rebus* y *curiosi*, 2.

- b. *Parhippi* (caballos de reserva), en número no superior a uno.

- c. *Mulae*, 8 en verano, 10 en invierno.

- d. Los *veicoli*: *angariae* para el *cursus clabularis*; *raeda*, *carpetum* y *birota* para el *cursus velox*.

- e. Los accesorios de los animales en su caso.

- f. El peso consentido para cada tipo de vehículo: 600 libras para carro; 200 para *birota*; 1.000 para *raeda* y *carpentum*; 1.500 para *angaria*.

- g. La anotación: viaje para asuntos urgentes.

Si además de estos aspectos la *evectio* contenía indicaciones sobre la manutención, solía adoptar el nombre de *tractoria*⁸⁸.

Las *evectiones*, salvoconductos en palabras de Vallejo Girvés, no sólo caducaban cuando el mismo documento así lo establecía, sino que quedaban anulados

86 MARGARITA VALLEJO GIRVÉS. "Algunas particularidades...", cit., p. 170.

87 LUCIETTA DI PAOLA. *Per la storia delle Evectioes...*, cit., p. 92.

88 LUCIETTA DI PAOLA. *Per la storia delle Evectioes...*, cit., p. 93. Sobre el término *tractoria* véase GUSTAVE HUMBERT, "*tractoria*", en *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines*, Paris, 1887, p. 383.

cuando se cambiaba de gobernador, siendo necesario renovarlos con los sellos del nuevo, o cuando se pasaba de una jurisdicción a otra⁸⁹.

2.4. Financiación

El desarrollo del *cursus publicus*, como afirma Malavé y se ha ido exponiendo, no fue sistemático ni uniforme y estuvo sujeto a diversas políticas legislativas respecto a la organización y control del servicio y, en especial, a la financiación del mismo que fluctuó en dos modelos financieros: el público-estatal, a cargo de la administración central, y el sostenimiento del servicio por las ciudades a través de *munera publica*⁹⁰; modelos que se alternaron, aunque prevaleció mayoritariamente el segundo, y que tampoco se aplicaron de forma estricta ni por igual en todos los territorios.

La financiación del servicio oficial fue una de las preocupaciones imperiales, ya que era vital para el Imperio, dada su extensión, garantizar el buen funcionamiento de la comunicación y el transporte oficial con un adecuado coste económico sin que se perjudicara, más de lo necesario, a los provinciales. Se sabe que las ciudades por las que se extendía el *cursus publicus* fueron llamadas a sostener el servicio, en un principio sólo abasteciendo y después manteniéndolo tanto en lo relativo al personal como a lo material⁹¹. Ello suponía que mediante *munera publica* los provinciales, los ciudadanos, los habitantes de las ciudades que se encontraban en las cercanías de los tramos de las vías en las que existía algún tipo de infraestructura vinculada al *cursus publicus* (*stationes: mutationes y mansiones*), debían afrontar el coste tanto de la construcción de las estaciones⁹² como de la existencia en ellas, siempre, de un número suficiente de caballos de monta, mulas y asnos para los equipajes, bueyes y carros para el transporte de mercancías, establos adecuados y forraje para la alimentación de los animales. Asimismo, alguna de ellas (*mansiones*), como se ha expuesto, debía tener las condiciones suficientes para el alojamiento de los viajeros oficiales

89 MARGARITA VALLEJO GIRVÉS. "Algunas particularidades...", cit., p. 183.

90 Sobre *munera* véase G. I. LUZZATTO, "*munera*", en *Novissimo Digesto Italiano*, Torino: Utet, 1980, t. X; ANTONIO APARICIO PÉREZ. *Hacienda Pública...*, cit., pp. 223-230; MARÍA LUISA LÓPEZ HUGUET. "Clasificación general de los *munera* locales y exposición de las principales causas de su exención", en AA.VV. (A. Fernández De Buján y G. Gerez Kraemer, coord.), *Hacia un derecho administrativo y fiscal romano II*, Dykinson, Madrid, 2013, pp. 565-587; Id., "Munera civilia. Tipología. Sujeción y Exenciones", (traducido al búlgaro), Римскои съвременнопубличноправо: Сборникстатиии докладиСборникътсъдържа статиии докладитот международна научна конференция" Римскои съвременнопубличноправо", проведенав София, Sofia, 2013, pp. 85-99; Id., "*Munera* locales y principales causas de su exención", *RGDR*, julio, 2103, Iustel, Madrid.

91 BELÉN MALAVÉ OSUNA. "Las estaciones de servicio...", cit., p. 31.

92 C.Th. 8,5,34; C. 12,50,7; C. 4,61,13.

autorizados. Y siempre, en todas ellas, hay que recordar que existía un amplio personal vinculado al establecimiento del *cursus publicus*.

Esta excesiva carga provocó tensiones entre el gobierno central y las provincias y, por tanto, un persistente conflicto entre la burocracia estatal y la aristocracia municipal. La carga soportada por las ciudades fue tal que ya algunos emperadores, como Claudio, se preocuparon por limitar la aportación provincial al sostenimiento del *cursus publicus*⁹³. De igual modo, Nerva trató de atemperar tales cargas en Italia, en lo que lo siguieron Adriano⁹⁴ y Septimio Severo⁹⁵, quienes hicieron intentos de trasladar al fisco la carga del *cursus*, infructuosos puesto que bajo Caracalla los gastos vuelven a recaer sobre las ciudades. A pesar de las noticias contradictorias⁹⁶ de la época bajo imperial, la política legislativa desarrollada desde Constantino se encamina a restringir y controlar el abuso del servicio para paliar la gravosa carga de las ciudades.

2.5. Irregularidades del uso del servicio y corrupción

Los numerosos testimonios tanto en las fuentes literarias como en las jurídicas nos muestran una continua preocupación por reprimir los abusos y las prácticas fraudulentas que en el servicio se producían, en aras del buen funcionamiento del *cursus publicus* y del mantenimiento de la estabilidad en el gobierno del Imperio, perturbada por la carga económica que sobre los provinciales se ejercía y que se veía acrecentada por tales irregularidades.

Por una parte se producían frecuentes abusos⁹⁷ por parte de funcionarios y altas personalidades que sin coste alguno viajaban por asuntos privados uti-

93 MARGARITA VALLEJO GIRVÉS. *Algunas particularidades...*, cit., p. 168.

94 ESPARTIANO, *Vita Hadriani* 7.

95 ESPARTIANO, *Severus* 14.

96 BELÉN MALAVÉ OSUNA. "Las estaciones de servicio...", cit., p. 32, notas 105 y 106, refiere, por una parte, la existencia de testimonios de la intervención del Estado sufragando gastos a todos los niveles, con multitud de constituciones imperiales que muestran el modo en que el Estado procedía: escogía el personal y establecía sus reglas reguladoras; compraba el material; adquiría los animales llamados *publica*, según C.Th. 6,29,1; 8,5,8;10,41,53 y 60; abastecía el alimento para los animales –C.Th. 8,5,23–; pagaba en general a los empleados en dinero o en especie –C.Th. 8,5,31; a los directores de estación, a los veterinarios, caballistas, esclavos públicos y muleros, y costeaba los *vehicula publica* (C.Th. 8,5,20); y, por otra parte, no faltan textos que atribuyen a los provinciales tales gastos, y así son numerosas las fuentes jurídicas relativas a las contribuciones de los provinciales al normal desarrollo del *cursus*: el abastecimiento de caballos, según C.Th. 8,5,16, pr.; la prestación del alimento para los mismos, según C.Th. 8,5,34, 60 y 64, y, además, C.Th. 11,1,9. También sabemos que los vehículos y carruajes eran proporcionados por los provinciales, atendiendo a C.Th. 8,5,15; 11,16,4 y el mismo 50,4,18,21 y 50,4,18,29 (Arc. Char. Lib. Sing. de mun. civ.).

97 Sobre las múltiples infracciones del servicio véase GUSTAVE HUMBERT. *Cursus publicus...*, cit., pp. 1669-1672.

lizando las ventajas de este servicio, e incluso abusos de los medios proporcionados por el mismo cuando les había sido concedido regularmente con la correspondiente *evectio*, excediéndose de lo previsto en la misma. Asimismo se produjeron prácticas corruptas por quienes eran los encargados de velar por el buen funcionamiento del servicio, los *curiosi*, constitutivas del delito de concusión. Por otra parte y contraviniendo la prohibición del uso a los particulares, se testimonian casos de uso privado del *cursus publicus*.

Por ello, no es de extrañar la preocupación de los emperadores en mejorar el funcionamiento del *cursus publicus* y de acabar con estos fraudes cuyos intentos se recogen en múltiples constituciones del Código Teodosiano (C.Th. 8.5, *De curso publico, angariis et parangariis*).

Se hace referencia, como expone Quintana Orive⁹⁸, a diversos fraudes cometidos por los funcionarios encargados de emitir las *evectioes*. De igual modo y como ya se ha citado anteriormente, se prohíbe la venta ilegal de las *evectioes*, y en C.Th. 8.5.4^[99] se alude a quienes vendan las *evectioes* que hubiesen obtenido del emperador para sí o para su familia. La infracción es calificada de crimen, penándose tanto al comprador como al vendedor, quienes serán relegados a una isla¹⁰⁰; y la misma pena recaerá sobre los individuos responsables de la inspección del servicio (*agentes in rebus*) "*pro dissimulatione vel negligentia*". Pero, sobre todo, se insiste en dicha legislación en la prohibición del uso para fines privados del *cursus publicus* por parte de los funcionarios: así, en C.Th. 8.5.39^[101] (a. 382) se prohíbe a aquellos que con anterioridad desempeñaron un alto cargo civil o militar seguir utilizando posteriormente las ventajas del

98 ELENA QUINTANA ORIVE. *La responsabilidad...*, cit., nota 186, pp. 119.

99 C.Th. 8.5.4: IMP. CONSTANTIUS A. ANTONIO DUCI MESOPOTAMIAE. *Iuxta suggestionem vicarii Mesopotamiae de his, qui officia praesidalia deserentes ad sacramenta militiae adspirasse noscuntur, iteranda statuti desideratur auctoritas, ideoque etiam nunc iubemus, ut retentis his qui veteranorum seu militum filii esse noscuntur ceteros gravitas tua officii propriis restituere non moretur. ET CETERA. DAT. IIII NON. FEB. LIMENIO ET CATULLINO CONSS.*

100 Sobre la pena véase JUAN ANTONIO BUENO DELGADO. "El exilio: de la punición doméstica a la punición estatal", *Revista General de Derecho Romano*, 2015, pp. 1-27; JUAN ANTONIO BUENO DELGADO. *Movilidad forzada entre la Antigüedad Clásica y Tardía*. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá, 2015.

101 C.Th. 8.5.39: IDEM AAA. FLORO P(RAEFFECTO) P(RAETORI)O. *Quisquis seu civili seu militari deposita dignitate aget otium, non prius usquam fiducia evectioum prodeat, quam editis causis nostra maiestate consulta utendi itidem cursus publici acceperit potestatem. Reliquos vero, etiamsi expresserint tali tenore copiam latius evagandi, a fructu furtivae impetrationis arcemus. DAT. XVII KAL. AUG. CONST(ANTINO)P(OLI) ANTONIO ET SYAGRIO CONSS.*

cursus publicus (C.Th. 8.5.43^[102]; C.Th. 8.5.44^[103]), y en C.Th. 8.5.47 pr.¹⁰⁴ (a. 385) se prohíbe, bajo *capitalis poena*, que se incluyan bienes privados cuando se estén transportando bienes públicos.

Un ilustrativo resumen sobre las infracciones cometidas por los encargados de este servicio y las leyes del Código Teodosiano dirigidas a castigarlas lo realiza Noethlichs¹⁰⁵:

- a) Empleo abusivo del servicio por personas no autorizadas: C.Th. 8.5.8; C.Th. 8.5.22; C.Th. 8.5.39; C.Th. 8.5.41; C.Th. 8.5.44; C.Th. 8.5.57; C.Th. 8.5.63, entre otras.
- b) Extralimitación de las prestaciones del servicio: C.Th. 8.5.2; C.Th. 8.5.6; C.Th. 8.5.8; C.Th. 8.5.30; C.Th. 8.5.38; C.Th. 8.5.58, entre otras.
- c) Exhibición ilegal de permisos, considerada la falta más frecuente en relación con abusos en el *cursus publicus*: C.Th. 8.5.5; C.Th. 8.5.9; C.Th. 8.5.12; C.Th. 8.5.19; C.Th. 8.5.40; C.Th. 8.5.52; C.Th. 8.5.57, entre otras.
- d) Incumplimiento del servicio por parte del personal del *cursus publicus*: C.Th. 8.5.23; C.Th. 8.5.35; C.Th. 8.5.36; C.Th. 8.5.60, entre otras.
- e) Faltas de los funcionarios encargados de llevar un control sobre el correo (*curiosi*): C.Th. 8.5.4, C.Th. 6.29.3-4-5-6, entre otras.

102 C.Th. 8.5.43: IDEM AAA. AD NEOTERILUM P(RAEFFECTUM) P(RAETORI)O. Quibus ius ante non fuit evectionum abstinentia, quibus fuit faciendarum moderatione rei publicae prospiciant. In(ustres) enim viri militiae equestris ac pedestris magistri, qui hac usurpatione caruerunt, multo in posterum patientius abstinebunt, cum et amantes rei publicae sint et circa communes utilitates nostris sibi animadvertant moribus esse vivendum. DAT. KAL. FEB. RICHOMERE ET CLEARCHO CONSS.

103 C.Th. 8.5.44: IDEM AAA. CYNEGIO P(RAEFFECTO) P(RAETORI)O. Nullus evectione utatur privatus, tametsi valuerit impetrare, exceptis his, quos sublimissimae administrationis inlustravit indeptio et quos magistri equitum ac peditum pompa sublimat, qui tamen omnes in actu ipso positi rei publicae providerunt, non hi, quos honorarii tantum nominis suffragia prosequuntur, sub hac videlicet definitione, ut, cum semel ad propria vel optata pervenerint, utendae eiusdem evectionis non habeant facultatem nisi consulta iterum clementia nostra geminae isdem beneficium detulerit largitatis, etiamsi administratione deposita ad larem proprium revertuntur. DAT. VI NON. MART. CONST(ANTINO)P(OLI) RICHOMERE ET CLEARCHO CONSS

104 C.Th. 8.5.47 pr: IDEM AAA. CYNEGIO P(RAEFFECTO) P(RAETORI)O. Raedae mille librarum onus inponi debet, carro sescentarum nec amplius addito eo, ut aurum ceteraeque species largitionales non ad libidinem prosecutorum vel susceptorum, sed aptis oneri ac ponderi vehiculis deferantur. Quibus utique non licebit sub capitalis exitii minis quicquam oneris privati secus quam lex nostra praescribit inponere neque alios mercede subvebendos velut proposita licitatione conducere, exceptis his quos necessitas prosecutionis adiunxerit.

105 KARL LEO NOETHLICH. *Beamtentum und Dienstvergeben. Zur Staatsverwaltung in der Spätantike*, Stuttgart 1981, pp. 150 ss. ELENA QUINTANA ORIVE. *la responsabilidad de los funcionarios públicos en derecho romano*, tesis doctoral, pendiente de publicación, nota 186.

En este último aspecto es relevante que, como afirma Vallejo Girvés¹⁰⁶, quienes eran responsables del buen funcionamiento del servicio resultasen unos de los principales implicados en su ruina permitiendo el abuso de otros funcionarios e intentando cobrar por permitir el uso de *cursus publicus* a personas ya autorizadas, extorsionando con encarcelaciones y puestas bajo custodia sin cargo alguno de aquellos que se negaban a sus exigencias, cuestión castigada ya por Constancio en C.Th. 6,29,1^[107], pero ante lo cual el propio emperador en sus medidas llega a reconocer, como afirma González Salinero¹⁰⁸, que "resulta virtualmente imposible frenar su codicia" (*quoniam avaritiae occurrere paena iam non potest*), por lo que no tuvo más remedio que admitir la "inevitable extorsión", y fijó un máximo en las gratificaciones (*sportulae*), una moneda de oro por carruaje, que los *curiosi* podían percibir por sus servicios de inspección (C.Th. 6, 29, 3-6^[109]).

Pero no sólo las fuentes jurídicas acreditan infracciones y abusos, sino que la propia literatura de la época nos da noticias de los usos particulares y privados

106 MARGARITA VALLEJO GIRVÉS. "Algunas particularidades...", cit., pp. 173.

107 CTh 6,29,1: [IM]P. CONSTANTIVS A. AD LOLLIVM P(RAEFFECTVM) P(RAETORI)O. *Li, quos curagenda[ri]os sive curiosos provincialium consuetudo appellat, proprio arbitrio quos esse reos putaverint, feralibus car[ce]rum tenebris mancipare non dubitant. Memorati [ig]itur curiosi et stationarii vel quicumque funguntur (h)oc munere crimina iudicibus nuntianda meminerint et sibi necessitatem probationis incumbere, non citra periculum sui, si insontibus eos calumnias nexuisse constiterit. Cesset ergo prava consuetudo, per quam (c)arcari aliquos immittebant. DAT. XI KAL. AUG. MED(IOLANO), ACC. [X]II KAL. SEPT. ARBITRIONE ET LOLLIANO CONSS.*

108 RAÚL GONZÁLEZ SALINERO. "Investigadores de la corrupción...", cit., pp. 205.

109 C.Th. 6.29.3-4-5-6: 3. IDEM A. AD AGENTES IN REBUS. *Per id tempus, quo cursus tuendi so[li]licitudinem sustinetis, condemnationes praefectorum praetorio erga eos solos irritae sunt futurae, qui servaverint honestatem, erga eos vero, qui inhoneste et contra decus saeculi vel honorem militiae versabuntur, non solum condemnatio mansura est, verum etiam, si ad nostrae serenitatis notitiam culpabilia gesta pervenerint, in eos erit acrius vindicandum. P(RO)P(OSITA) PRID. KAL. DEC. EUSEBIO ET HYPATIO CONSS.*

4. IDEM A. AD AGENTES IN REBUS. *Cesset omnis ambitio atque suffragium in schola vestra. Etenim cuncti ita agere debebitis, quatenus labore atque ordine ad cursum regendum et ad curas agendas iudicio scholae et ordinis merito dirigamini, ita ut nihil vestri principis ex his, quae geri in re publica videritis, notitiae subtrahatis, scientes poenis eum debitis subiugari, qui tantum facinus ausus fuerit perpetrare. P(RO)P(OSITA) EODEM DIE IISDEM CONSS.*

5. ... *In his dumtaxat provinciis, in quibus cursus a provincialibus exhibetur, quoniam avaritiae occurrere paene [i]am non potest, singulos solidos per singulas raedas, id [es]t quas quadrigas vel flagella appellant, percipiat per id tempus, quo curarum et cursus tuendi sollicitudinem sustinebitis. E cursu vero clavulari singu[li]as angarias, in his scilicet stationibus, in quibus cursus est conlocatus, ad exhibendam humanitatem venientibus excusetis. Nec quis audeat contra praeceptum hoc amplius accipere aut sperare quicquam aut aliquid excusare ultra, quam continet forma praecepti. DAT. PRID. KAL. NOV. EUSEBIO ET HYPATIO CONSS.*

6. [I]MPPP. GRA(TI)ANUS, VAL(ENTINI)ANUS ET THEOD(OSIUS) AAA. AD FLORVM MAGISTRVM OFFICIORVM. *Felicitis natalis nostri die iidem ut principis primi quoque scholarum mittantur ad provincias curiosi anniversarium munus acturi, ita caute atque ita solleter, ut sub binorum tantum copia veredorum, ultra usurpatione cessante, ne capita contrabantur, remotas quoque peragrent stationes et callida machinamenta commeantium ac simulatae observationis ingenia et fraudes depellant. DAT. III NON. FEB. CONS(TANTINO)P(OLI) EUCHERIO ET SYRAGIO CONSS.*

prohibidos que del servicio público se hicieran y que suponían un fraude y un sobrecoste del mismo. A este respecto son relevantes y clarificadores como ejemplos los casos tratados por Vallejo Girvés¹¹⁰ de uso privado de un bien público, de los que sólo mencionaremos dos: el uso privado del *cursus publicus* para los numerosos acompañantes de Melania en su viaje a Tierra Santa, que no estaban incluidos en *evectio* imperial de la santa y, por tanto, no autorizados, tal y como atestigua la versión griega de la *Vita Melaniae*; y el caso de Quinto Aurelio Símaco¹¹¹, quien después de ostentar diversos cargos públicos muy relevantes consigue, por medio de diversas cartas a altos funcionarios conocidos, la autorización o salvoconductos necesarios para utilizar el *cursus publicus* con la finalidad privada de que los caballos comprados para la celebración de la *editio praetoria* de su hijo Memmio llegaran a tiempo.

Todas estas irregularidades, pese a las prevenciones de la regulación del servicio (autorización, fijación de los medios tanto materiales como personales y supervisión del uso) debilitaban al Estado y suponían la infracción de numerosas leyes que en unos casos derivaban en responsabilidad penal, con la comisión de delitos severamente castigados (*gravi supplicio*, pena de minas, pena capital, deportación, relegación a una isla, etc.), y en otras ocasiones derivaban en responsabilidad de los funcionarios y de los usuarios sancionados hasta con la pérdida del cargo (traslado, pérdida de un grado...), multas (de una o varias libras de oro, un múltiplo de lo excedido en el abuso del servicio) y confiscaciones de bienes que constituían tales infracciones (exceso de la carga permitida en el *cursus clabularis*).

CONCLUSIONES

La vasta extensión territorial del Imperio Romano, que se situó en torno a los 5 millones de km², al igual que el hecho de que en su traza geográfica se encontrase un mar interno, el denominado *Mare Nostrum*, muestran toda la relevancia que para su funcionamiento y desarrollo tuvo el transporte, ya que hubiera sido inconcebible el Imperio sin el dominio terrestre y marítimo, y sin una fundamental y solvente red estatal de comunicaciones y transportes.

Roma había logrado políticamente la unidad del mundo antiguo pero este permanecía como un mosaico de infinitas realidades, que se relacionaban no siempre de forma pacífica y en el que debía haber un intercambio de culturas y experiencias entre la más alejada provincia y los más extremos confines del Imperio y el corazón de este poder.

La creación de una extraordinaria y eficiente red viaria, superando las tan diversas geografías, había ya puesto las premisas de aquella unidad que

110 MARGARITA VALLEJO GIRVÉS. "Algunas particularidades...", cit., p. 173.

111 Symm, *Epist.*, 9, 22; 9, 25; 14, 7; 7, 48; 7, 105 y 106.

el poder político debía controlar mediante otro eficiente y rápido sistema de información y de intervención gubernativa, el *cursus publicus*, conformado sucesivamente como un sistema de comunicación oficial, de transporte de despachos oficiales, funcionarios, impuestos o mercancías públicas en los ámbitos terrestre y marítimo.

El sistema establecido satisfacía las más importantes necesidades del transporte para el Estado. Por un lado, se garantizaba la rapidez y seguridad de las comunicaciones estatales que debían llegar a todos los confines del Imperio y que eran de vital importancia tanto administrativa como judicial y militarmente, como eran las noticias de victorias o derrotas de una sociedad en continua guerra, muertes o aclamaciones de emperadores, transmisiones de despachos, documentos, leyes, órdenes, actos administrativos y judiciales a los que se daba publicidad en todo el territorio. Por otra parte, se creaba un servicio de transporte de funcionarios y personas que viajaban en interés del Estado, por *publica necessitas*, de una a otra parte del Imperio, y se habilitaba un servicio imprescindible para transportar mercancías estatales, fundamentales para el Estado en el ámbito fiscal, militar y de suministros, como eran los tributos, el oro y plata para la fábrica de monedas, las armas, los botines de guerra, animales, materiales para construcción, etc.

Para implementar el *cursus publicus* se creó una red estatal de comunicaciones y transportes dotada de múltiples infraestructuras (*stationes*) a lo largo de las vías públicas que acogían los medios materiales y personales necesarios para una comunicación y un transporte oficial rápidos, y que era dirigida y gestionada por un ejército de altos cargos y funcionarios estatales, provinciales y municipales. Todo ello se sometió a una regulación detallada de permisos, condiciones de uso del servicio, supervisión e inspección y, ante todo, la exclusión de los particulares preservando la oficialidad del servicio, y se financió principalmente por medio de los *munera publica* de las ciudades por donde el servicio estaba establecido.

La legislación conservada y las fuentes literarias que la acompañan, sin embargo, nos dan una visión fija de una época, el Bajo Imperio, donde la corrupción se manifiesta en todos los servicios estatales, menoscabando al tesoro público y a las provincias. De ahí que los propios emperadores en sus constituciones hablen de que tales abusos e irregularidades "debilitan el Estado", que quienes han ostentado cargos públicos o funcionariales "deben ayudar al Estado no utilizándolo", o más nítidamente, que "el servicio (*cursus publicus*) está fatigado por los abusos de los funcionarios", y quienes se mantienen en tal actitud muestran *insignis audacia* y, más aún, no audacia sino desprecio hacia la autoridad y violación deliberada de una ley, *contumacia*. No obstante y frente a tales irregularidades, la política legislativa se dirige a la sanción de tales conductas, por vía penal como administrativa, que no siempre tuvo la deseable eficacia para el mantenimiento del buen funcionamiento de un servicio tan importante.

Como afirma Di Paola, se trata en realidad de un sistema en el que se reflejan los complejos acontecimientos de la historia imperial y se diseñan las dinámicas políticas, económicas y sociales del Imperio Romano, puesto que con el *cursus publicus* viajan hombres, objetos e ideas, siendo divulgadas las instrucciones programáticas imperiales y vehiculados los procesos políticos, ideológicos, económicos y culturales.

BIBLIOGRAFÍA

APARICIO PÉREZ, ANTONIO. *La Hacienda Pública en el Bajo Imperio (años 284 a 476 d.C.)*, Madrid: Dykinson, 2012.

ARIAS BONET, JUAN ANTONIO. "Los agentes in rebus. Contribución al estudio de la policía en el Bajo Imperio", *AHDE*, 1957.

BELLINO, SAN. "Cursus Publicus", *Dizionario epigrafico di Antichità Romane* 2, Roma, 1961.

BLACK, ERNEST W. *Cursus Publicus. The Infrastructure of Government in Roman Britain*, Oxford, 1995.

BOAK, ARTHUR EDWARD ROMILLY. "The Master of the Offices in the Later Roman and Byzantine Empires", *Studies Humanistic*, XIV, 1924.

BUENO DELGADO, JUAN ANTONIO. "El exilio: de la punición doméstica a la punición estatal", *Revista General de Derecho Romano*, 2015.

BUENO DELGADO, JUAN ANTONIO. *Movilidad forzada entre la Antigüedad Clásica y Tardía*, Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá, 2015.

CASSON, LIONEL. *Travel in the Ancient World*, 1976, 2.^a ed., 1994.

CHEVALLIER, RAYMOND. *Voyages et déplacements dans l'empire romain*, 1988.

CORSI, CRISTINA. "La cristianizzazione del viaggio: fonti letterarie ed archeologiche sui luoghi di sosta tra Tarda Antichità e Alto Medioevo", *Rivista di Archeologia Cristiana*, 81, 2005.

CORSI, CRISTINA. *Le strutture di servizio del Cursus Publicus in Italia: ricerche topografiche ed evidente archeologiche*, Oxford, 2000.

CORSI, CRISTINA. "Stazioni stradali e *cursus publicus*. Note di tipologie dell'insediamento lungo la viabilità romana", *Orizzonti* 1, 2000.

CROGIEZ-PÉTREQUIN, SYLVIE y CARRIÉ, JEAN-MICHEL. *Dictionnaire de l'Antiquité*, Paris, 2005.

- CROGIEZ-PÉTREQUIN, SYLVIE. "Le terme mansio dans le Code Théodosien. Une approche de définition", en *Le Code Théodosien. Diversité des approches et nouvelles perspectives*, Rome, 2009.
- DI PAOLA, LUCIETTA. "Per la storia delle evectiones", *Atti della Reale Accademia Peloritana dei Pericolanti*, LVI, 1980.
- DI PAOLA, LUCIETTA. Viaggi, trasporti e istituzioni. *Studi sul cursus publicus*, Di.Sc.A.M., 1999.
- ERNOUT, ALFRED y MEILLET, ALFRED. *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, Paris, 1979.
- FERNÁNDEZ DE BUJÁN, ANTONIO. "Contribución al estudio de la vigilancia, seguridad ciudadana y orden interno en el marco de la administración pública romana. Especial referencia a los *agentes in rebus*", *Revista General de Derecho Romano* 25, 2015.
- FERNÁNDEZ DE BUJÁN, ANTONIO. "Perspectivas de estudio en temática de derecho administrativo romano surgidas a tenor del pensamiento y la obra de Giambattista Impallomeni", *Index*, 26, 1998.
- FERNÁNDEZ DE BUJÁN, ANTONIO. *Derecho público romano*, Civitas-Thomson Reuters, 19.^a ed., 2016.
- FORCELLINI, EGIDIO. *Lexicon Totius Latinitatis, secunda impressio anastatice confecta quartae editionis aa. 1864-1926*, vol. 4, 1965.
- GONZÁLEZ SALINERO, RAÚL. "Investigadores de la corrupción, corruptos: la degradación moral de los *agentes in rebus*", en *La corrupción en el mundo romano*, ed. Gonzalo Bravo y Raúl González Salinero, Actas del IV Coloquio de la Asociación Interdisciplinar de Estudios Romanos, Madrid, 2008.
- HIRSCHFELD, OTTO. "Die *agentes in rebus*", en *Sitzungsberichte der Berliner Akademie*, 1893.
- HOLMBERG, ERIK JOHN. *Zur Geschichte des cursus publicus*, diss. Uppsala, 1933.
- HUDEMAN, ERNST EDUARD. *Geschichte des römischen Postwesens*. Berlin, 1875; reimpr. Wiesbaden, 1961.
- HUMBERT, GUSTAVE. "*curiosi*", en *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines*, Paris, 1887.
- HUMBERT, GUSTAVE. "*Cursus publicus*", en *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines* II, Paris 1887.
- HUMBERT, GUSTAVE. "*tractoria*", en *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines*, Paris, 1887.
- JONES, ARNOLD HUGH MARTIN. *The Later Roman Empire*, 1964.

- KOLB, ANNE. "Des cursus publicus in Ägypten", *Akten des 21. Intern. Papyr. Kongr. Berlin, 1995*, Stuttgart-Leipzig, 1997.
- KOLB, ANNE. "Transport and Communication in the Roman State: The Cursus Publicus", en *Travel and Geography in the Roman Empire*, ed. C. Adams y R. Lawrence, London-New York, 2001.
- KOLB, ANNE. *Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich*, Berlin, 2000.
- KOLB, ANNE. "Transport and communication in the Roman State. The cursus publicus", en *Travel and Geography in the Roman Empire*, ed. C. Adams y R. Laurence, London-New York, 2001.
- KOLB, ANNE. *Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich*, Berlin 2000.
- KORNEMANN, ERNEST. "Postwesen", *RE* 22, 1953.
- LAFAYE, GEORGES. "Stabulum", en DAREMBERG-SAGLIO, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines*, Graz, 1969.
- LEBECQ, STÉPHANE. "Entre Antiquité tardive e très haut-Moyen Age: permanence et mutations des systems de communication dans la Gaule et ses marges", en *Morfologie sociali e culturali fra tarda Antichità e alto Medioevo*, Atti Convegno CISAM 45, Spoleto, 3-9 aprile 1997.
- LECLERCQ, HEFELE. "Poste publique et privée", *DACL* 14, 2, 1940.
- LÓPEZ HUGUET, MARÍA LUISA. "Clasificación general de los munera locales y exposición de las principales causas de su exención", en AA.VV. (coord. A. Fernández de Bu-ján y G. Gerez Kraemer), *Hacia un derecho administrativo y fiscal romano II*, Madrid: Dykinson, 2013.
- LÓPEZ HUGUET, MARÍA LUISA. "Munera civilia. Tipología. Sujeción y Exencio-nes", (traducido al búlgaro), Римской съвременнопубличноправо: Сборникстатии и докладиСборникътсъдържа статии и докладиот международна научна конференция "Римской съвременнопубличноправо", проведен в София, Sofia, 2013, pp. 85-99.
- LÓPEZ HUGUET, MARÍA LUISA. "Munera locales y principales causas de su exención", *RGDR*, julio 2103.
- MALAVÉ OSUNA, BELÉN. "Las estaciones de servicio y el derecho urbanístico romano: establos y almacenes en la red estatal de comunicaciones y transportes", *Revista General de Derecho Romano*, 16, 2011.
- MOROSI, ROBERTO. "Il princeps officii e la schola agentum in rebus", *Humanitas*, 31-32, 1980.

- NOETHLICH, KARL LEO. *Beamtentum und Dienstvergehen. Zur Staatsverwaltung in der Spätantike*, Stuttgart 1981.
- PEKARY, THOMAS. *Untersuchungen zu den römischen Reichstrassen*. Bonn 1968.
- PFLAUM, HANS-GEORG. "Essai sur le cursus publicus sous le Haut-Empire Romain", *Mémoires de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*. Paris, 1940.
- PISANI SARTORIO, GIUSEPPINA. "Mezzi di trasporto e traffico", en *Vita e costumi dei romani antichi*, Museo della civiltà romana, Roma, 1988.
- PONTE ARREBOLA, VANESSA. "Caracterización de las vías públicas romanas: estructura, construcción y accesorios de una calzada", *RGDR*, 3, 2004.
- PONTE ARREBOLA, VANESSA. "Guardianes y custodios de las calzadas romanas: el curator viarum", *RGDR*, 5, 2005.
- PONTE ARREBOLA, VANESSA. *Régimen jurídico de las vías públicas en derecho romano*, Madrid: Dykinson, 2007.
- PURPURA, GIANFRANCO. "I curiosi e la schola agentum in rebus", *Annali del Seminario Giuridico dell'Università di Palermo*, 34, 1973.
- QUINTANA ORIVE, ELENA. La responsabilidad de los funcionarios públicos en derecho romano, tesis doctoral, pendiente de publicación.
- RAMIERI, ANNAMARIA. "I servizi pubblici", en *Vita e costumi dei romani antichi*, Museo della civiltà romana, Roma 1996.
- RIEPL, WOLFGANG. *Das Nachrichtenwesen des Altertums*. Leipzig 1913.
- SALWAY, BENET. "Travel, Itineraria and Tabellaria", en *Travel and Geography in the Roman Empire*, London-New York, 2001.
- SANTOS, NARCISO. "El servicio policial secreto romano en el Bajo Imperio según Ammino Marcelino", *Memorias de Historia Antigua*, 1, 1977.
- SEECK, OTTO. "Cursus Publicus", *RE* 4, 1901.
- SILLIÈRES, PIERRE. *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Paris. 1900.
- STÖFFEL, PASCAL. *Über die Staatspost, die Ochsengespanne und die requirierten Ochsengespanne, Eine Darstellung des römischen Postwesens auf fruid der Gesetze des Codex Theodosianus und des Codes Iustinianus*. Bern 1994.
- THEOPHILUS RUEDIGER, SAMUEL. *De cursu publico imperii Romani*, Bresalu, 1846.

UGGERI, GIOVANNI. "Le stazioni postali romane nella terminologia tardoantica", *Caesarodunum. Mélanges Raymond Chevallier* 2, 1995.

VALLEJO GIRVÉS, MARGARITA. "Algunas particularidades acerca del mal uso del *cur-sus publicus*: insignis audacia-contumacia", en *La corrupción en el mundo romano*, ed. Gonzalo Bravo y Raúl González Salinero, Actas del IV Coloquio de la Asociación Interdisciplinar de Estudios Romanos, Madrid, 2008.

VAN TILBURG, CORNELIS. *Traffic and Congestion in the Roman Empire*, London, 2007.

VON PEKARY, THOMAS. *Untersuchungen zu den römischen Riechstrassen*, Bonn, 1968.

WERNER, ECK. *Die Verwaltung des römischen Reiches in der hohen Kaiserzeit*, Basel/Berlin, 1998.

